

[学位論文審査報告]

申請者氏名 佐藤 達 男

申請学位 博士 (経済学)

論文題目 中島飛行機の産業技術史的研究

2015年12月8日

審査委員

主査 (氏名) 須永 徳武 印

副査 (氏名) 林 采成 印

副査 (氏名) 老川 慶喜 印

1. 論文の内容の要旨

第2次世界大戦は各国の産業力を基盤とする「総力戦」と位置付けられるが、特に航空機の開発力と持続的生産力が総力戦体制の基軸であり、言い換えれば「航空戦力の消耗戦」ともいえるものであった。戦時期日本に於いても航空戦力の重要性が認識されるに応じて、航空機産業は最重点産業に指定され、その増産が物資動員計画の基軸に位置付けられた。この結果、戦時期日本の航空機生産力は世界第5位の水準を達成するが、こうした生産力上昇を主に担ったのが本論文で対象とされる中島飛行機株式会社、三菱重工業株式会社など民間航空機製造会社であった。

本論文は、戦時期に急膨張して日本最大の航空機製造会社となった中島飛行機株式会社を対象に、同社の設立の経緯、陸海軍との沿革と陸海軍との関係、機体およびエンジンの開発、生産の実態および経営数値などを分析することで、戦時期における日本航空機産業の実態の一端を明らかにすることを目的にした研究成果である。

近年、経済統制政策や物資動員システムなどを中心に戦時経済研究の進展が見られる。しかし、最重点産業であったにも拘らず、機密性の高い軍事工業であったが故に、航空機産業の実態を具体的に解明し得る残存資料は著しく乏しい。この結

果、中島飛行機株式会社に限らず、戦時航空機産業の実態については未だ不明な点が多く残されている。本論文はそうした戦時経済研究の現状に鑑み、その限界を超えようとするものである。以下で、本論文の各章の内容を概観し、その意義について確認したい。

序章「本論文の課題」では、これまでの戦時日本の航空機産業と中島飛行機株式会社に関する研究史が検討され、航空機体およびエンジンそれ自体の検討、言い換えれば、航空機性能の具体的検討がなされていない点が指摘される。こうした研究史の問題点を踏まえて、本論文では中島飛行機株式会社の企業としての沿革やその経営活動を検討するだけでなく、航空機製造技術にも踏み込んだ分析を加えるとする。具体的には、中島飛行機株式会社が開発した航空機体とエンジン性能に関して、三菱重工業製航空機および米軍機と比較し、その製造技術水準の検討を行うことが明示される。その際に、多量生産における航空機体、エンジンの生産能率についても実績データを用いて、三菱重工業株式会社の生産能率と比較・検討することも述べられる。このように序章では、これまでの研究史の問題点が指摘され、その克服に向けた本論文の課題が提示されている。

第1章「戦時期日本の航空機産業の状況」では、まず、中島飛行機株式会社の発展を意識しながら、日本の航空機産業の発展過程が全体的に概観され

る。

本章によれば、日本の航空機産業は、欧米に比較して約10年遅れて航空機製造会社が設立され黎明期を迎える。その後、大正期から昭和期にかけてそうした航空機製造会社は14社を確認することができるが、陸軍と海軍の対立や航空戦力の位置付けに関する差異から、これらの会社は陸軍あるいは海軍系へと系列化されて行く。それらの会社の中で2大メーカーへと成長した中島飛行機株式会社と三菱重工業株式会社のみが系列を超えて、陸・海軍双方の航空機を生産するが、この両社においても工場設備、機械設備、組立施設、労働者は陸軍向けと海軍向けに分かれていたことが指摘された。

次に、日本と米国における軍用航空機の生産力が、主に USSBS（アメリカ戦略爆撃調査団報告）のレポートを用いて具体的かつ数量的に比較されている。その検討結果によれば、日中戦争期においては日米両国の軍用航空機生産力はほぼ拮抗する状況にあった。しかし、アジア太平洋戦争期になると、日米両国の産業力格差が軍用航空機生産に明確に反映する。具体的に1941-1945年の日米両国の軍用航空機生産機数が示され、日本が69,888機を生産したのに対し米国はその約4.3倍に該当する297,199機が生産されていたことが明らかにされた。また、単に生産機数の対比のみならず、本章では機種構成に関しても検討が加えられ、アジア太平洋戦争の進展につれて日本が戦闘機の生産比率を高めたのに対し、米国ではむしろ大型爆撃機を生産比率が高まったことが統計的に明らかにされる。そして、この結果として、生産機数で4.3倍の格差であった日米両国の生産力は、生産重量比でみるとさらに大きな10倍の格差にあったことが指摘されている。

戦時期に入ると、日本は軍用航空機生産力拡充計画の立案と改訂を繰り返し、航空機産業を最重点産業に位置付けて戦時物資動員政策の柱に据えていた。しかし、立案された生産力拡充は、熟練工の不足、資材や部品の欠乏、さらに物資輸送力の低下などを要因として破綻した点が明らかに

される。また、生産力拡充計画において、航空機産業のみを肥大化させた反面で、自動車産業の規模が小さく、機械工業が欧米に比較して未発達であった点も航空機増産計画の隘路であったことを指摘する。

第2章「中島飛行機の沿革と陸海軍」では、中島飛行機株式会社の設立から事業展開がまず取り上げられ、次いで発注者である陸・海軍が中島飛行機株式会社の航空機製造事業をどの様に評価していたかが検討される。同社は1917年に海軍機関将校であった中島知久平により設立されたが、中島は欧米に対比して日本の航空機産業の発展が遅れている主要因を、予算システムに縛られた官営事業体制にあると認識し、民間航空機産業の発展を企図して同社を設立したとする。しかし、そうした中島知久平の意図に反して、中島飛行機は戦時期の航空機増産政策に相応してその生産能力を急拡大し、結果的にアジア太平洋戦争期に日本最大の航空機製造会社となっていく。この点に関し、本論文ではこの急成長が必ずしも同社の意図ではなかった点を、同社社長の中島喜代一の発言を用いて指摘した。また、同社の急成長に必要であった事業資金は、日本興業銀行に対する政府の命令融資にほぼ依存していた点を指摘し、これにより同社は次第に準国策会社性格を強めていったとする。そして最終的には国営化され第一軍需工廠となったことが指摘される。この点に関して、本論では、中島知久平が目指した「民営化」は、企業管理を強化する戦時体制の最終段階で挫折した点、また、軍用航空機製造は「国営」体制がより戦争遂行という国家目的に叶うとされた点が強調された。そして、この「国営」体制を背景にして、中島飛行機は敗戦の1945年1-8月期まで機体およびエンジン生産量を他の航空機製造事業会社に比して落ち込ませず、むしろその生産シェアが上昇した事実も明らかにされている。

次に1936年度「陸軍原価調査」を利用して、中島飛行機株式会社の事業活動を検討する。同調査は同社の財務管理における課題を指摘した。同社の会計処理が杜撰であることを指摘して、これが

同社の事業経営上の大きな問題点とされる。そして、重役、監査役など経営陣の認識不足を厳しく批判した。また、財務管理では同社の間接費計上の過大も同時に批判された。こうした点を明らかにした上で、同年度の三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所に対する原価調査にも検討を加え、中島飛行機とは対照的に同製作所の経営活動が健全と評価されていた点も明らかにされた。

さらに、1936年度陸軍原価調査から約7年後の1943年9月から10月にかけて実施された第三回「行政査察」について検討が加えられる。この行政査察の主目的は、1944年度の航空機生産目標を1943年度の2倍半と設定し、航空機製造工場の査察を通じてその実現可能性を調査する点にあったとされるが、本論文ではこの目的を航空機製造の2大メーカーであった中島飛行機および三菱重工業に、この生産目標を強制することにあったと指摘する。査察の結果も紹介され、中島飛行機に対して「放漫経営である」とするなど、かなり批判的であったとされる。そして、中島飛行機が原材料加工での歩留りや発生屑の回収率、材廃率、工廃率のどれをとっても三菱重工業に見劣りした点や、査察使へ経理資料の提供を回避し、アルミ屑の横流しの疑義を生じさせたことを指摘し、こうした事実が、行政査察において中島飛行機に批判的な査察結果をもたらしたと論じられている。そして、1936年度「原価調査報告」で指摘された、財務管理の改善が、政府、陸海軍が満足するレベルにまで達していなかったと評価する。その反面で、行政査察報告書に記された、中島飛行機が「この際、拡張しなければ損と考える露骨な例」と考えていたとする記述に対しては、1943年の段階で既に「準国策会社」的性格となり、経営の自主性を喪失していた点を考慮すると、厳しすぎる批判であったと評価している。

第3章「中島飛行機の機体事業」では、中島飛行機株式会社の機体事業の実態が、三菱重工業株式会社のそれと対比して検討される。本論文によれば、中島飛行機株式会社は会社設立から敗戦までの28年間に於いて、陸・海軍機48機種の試作、

20機種の制式化、さらに20機種の改造型を開発・製造したとされる。アジア太平洋戦争期に限ると、陸軍機に関しては、試作のみが2機種、原型制式化が3機種、改造型制式化が6機種で、合計11機種が開発・製造され、海軍機に関しては試作のみが3機種、原型制式化が3機種、改造型制式化が4機種で、合計10機種、さらに転換生産された機種が4機種あったことが資料に基づき明らかにされた。同様に、アジア太平洋戦争期の三菱重工業株式会社についても調査され、陸軍機では試作のみが2機種、原型制式化1機種、改造制式化4機種、海軍機では試作のみが3機種、原型制式化2機種、改造型制式化10機種あったことがやはり明らかにされる。そして、制式化機種数では、中島飛行機株式会社と三菱重工業株式会社は拮抗した水準にあったと評価された。

また、陸軍戦闘機の主力機種は、中島飛行機が開発・製造した97式戦闘機「隼」、2式戦闘機「鍾馗」および4式戦闘機「疾風」であり、これら以外では川崎航空機株式会社の3式戦闘機「飛燕」、5式戦闘機であった。海軍の艦載戦闘機では、その主力は三菱重工業株式会社が開発・製造した零戦であり、局地戦闘機ではやはり三菱重工業株式会社の開発・製造した「雷電」、さらに川西航空機株式会社の「紫電」、「紫電改」が主力であった点が示される。これを踏まえて、陸軍戦闘機が中島飛行機株式会社製、海軍戦闘機は三菱重工業株式会社製という棲み分けが出来ていたと指摘される。

こうした戦闘機の開発・製造状況を踏まえて、次に中島飛行機株式会社が開発・製造した機体について、搭載エンジン出力、翼面荷重、水平最大速度、航続距離、火力、防御性能が技術的かつ具体的に検討される。こうした検討は、同時期の三菱重工業株式会社製戦闘機あるいは米軍戦闘機との比較を通じて進められている。そして、機体の徹底的な軽量化がその特色であり、防弾装備など軍機として防御性を犠牲にしていたことが指摘される。これに対して米軍機の機体は強力な防弾性を備えた機体であったとし、その理由として、日

本が大馬力エンジンの開発・製造が遅れたのに対し、アメリカ軍機は大馬力エンジンを搭載し、過度な軽量化を図る必要がなかった点を指摘する。

また、大型爆撃機の機体性能でも、爆弾搭載量をはじめ日米間の製造機体には隔絶した差があったことも指摘される。アメリカ軍が4発機を主力としたのに対して、日本軍は双発機しか制式化できなかった。第2次大戦の末期に中島飛行機が試作した4発爆撃機「連山」は、それまでの日本爆撃機の性能水準を大きく凌駕するものであったが、この時期にはすでに日本がこれを量産する状況になかったことも指摘されている。

さらにアジア太平洋戦争期における日本の航空機生産システムについて検討が進められる。日本における航空機生産システムは、サブ組立まではジョブ・ショップ方式であり、中島飛行機および三菱重工業両社の最終組立ラインは、プロダクション・ライン方式とジョブ・ショップ方式が混在していたとする。アメリカ戦略爆撃調査団(USSBS)の報告において、中島飛行機の機体生産システムは三菱重工業のそれに比較して進んでいたとする評価を紹介し、1941-1945年の中島飛行機の生産機数(19,519機)と三菱重工業の生産機数(12,513機)の差から見ても、中島飛行機が三菱重工業より機数面では「多量生産」を達成していたことを明らかにする。ただし、本論文では両社の生産性を「一人当たり生産重量」の指標に即してあらためて生産能率を検証し直し、1944年4月に両社が均衡するまでは、むしろ三菱重工業の生産能率が優位にあった事実を明らかにした。こうした指標に照らせば、1941年4月時点の中島飛行機の生産能率は三菱重工業の約1/4に過ぎず、両者の間には顕著な差があったことも新たな事実として指摘されている。

こうした生産能率と月産機数の間には正の相関が認められたとする。本論文で検証された三菱重工業株式会社の生産能率の向上度合いは、習熟曲線による計算結果にほぼ合致する。しかし、中島飛行機株式会社の生産能率の向上度合いは、習熟曲線による計算結果を上回る水準にあったことも

明らかにされる。そして、その要因として、中島飛行機の勤労度が三菱重工業の半分という極端に低い状態から、月産機数が増大し勤労度が向上した効果と指摘した。最終組立ラインの相違は、生産能率に決定的な影響を与えるものではなく、月産機数増による習熟の影響が大きかったと結論付けている。

第4章「中島飛行機の航空エンジン事業」でも三菱重工業株式会社との対比をしつつ、中島飛行機株式会社のエンジン事業の実態が明らかにされる。

中島飛行機がエンジン事業に進出するのは1924年であるが、これ以降の極めて短期間の間に同社は世界水準の航空機エンジンの開発と製造を実現した。本論文ではこの短期間における急速な開発実績を同社のエンジン事業の特質と指摘する。実際に、三菱重工業株式会社がエンジン製造事業を開始するのが1916年であり、中島飛行機は三菱重工業から8年遅れのスタートであった。米国と比較すると、2大メーカーの一方である Wright Aeronautical社は、ライト兄弟がエンジン開発を始めた1902年以降の技術蓄積を有していたし、1925年に設立された Pratt & Whitney社は、設立者の F. B. Rentschler が Wright Aeronautical社の社長を務めた技術者であり、Wright Aeronautical社のチーフ・エンジニア、チーフ・デザイナーも同社設立と同時期に Pratt & Whitney社に移籍していた。その意味で、Pratt & Whitney社もまた、設立時点で十分なエンジンの開発・製造技術の蓄積があったと指摘する。

これに対して後発の中島飛行機株式会社は、多種類のライセンス導入、多種類のエンジン開発を同時並行的に進めることで、開発時間の節約を実現したことが指摘される。すなわち、結果が出てから次の開発に移るという、直列的な開発体制では、軍の要求に間に合わなかったと述べる。中島飛行機の自主開発エンジンの成功率は6/26と結果的には低水準に止まった一方で、それにもかかわらず同社の航空機製造事業が継続可能となったのは、中島一族が株式のほとんどを所有するとい

う中島飛行機株式会社の閉鎖的経営体制と、営利を本位としない中島知久平の経営方針が重要であったと本論文では指摘される。

日米両国の戦闘機に搭載されたエンジンは、単列9気筒から2列14気筒、さらに2列18気筒へと性能向上が図られていくが、本論文では、中島飛行機と三菱重工業、さらに米国の2社（Wright Aeronautical社およびPratt & Whitney社）の代表的なエンジンに関して、離昇馬力、高空性能、排気量当たり馬力、正面面積当たり馬力、馬力当たり重量などが具体的かつ技術的に比較検討される。そのなかで中島飛行機製の2列14気筒エンジンであった「栄」は、零戦や「隼」などに搭載された、日本で最多の量産エンジンであった点が強調される。また、日本ではじめて開発された実用2,000馬力エンジンである2列18気筒の「誉」は、「小型・軽量」設計の極致で、単位当たりの効率では群を抜いていたと評価される。

中島飛行機のエンジン製造は、1941年から1945年までに48.5百万馬力であったが、一方の三菱重工業はその1.25倍に当たる60.8百万馬力の生産実績を示した。しかし、本論文で行われた独自推計によれば、中島飛行機のエンジン生産能力は、1941年11月の多摩製作所新設までは、むしろ三菱重工業の1.4倍から2倍の能力となり、三菱重工業に比較して非常に高かったことが明らかにされた。同時期中島飛行機の機体生産能力が三菱重工業の1/4程度でしかなかったことに対し、エンジン生産能力における中島飛行機と三菱重工業との逆転現象は、大変興味深い現象であると指摘される。中島飛行機株式会社多摩製作所の新設が契機となり同社の稼働率は低下し、これに伴い生産能力も急低下するが、その後同社の製造機数が伸長し、これに対応して生産能力も回復し、ほぼ三菱重工業の生産能力に同等の水準で推移したことも明らかにされた。

第5章「中島飛行機の経営」では、中島飛行機株式会社の経営実態が具体的に検討される。本論文は、同社の経営の特徴を「閉鎖的経営」と指摘し、創業者の中島知久平がそれにこだわった理由

を「株式が分散すれば、その中に営利を本意とする異質の株主が現れ、運営上円滑を欠く恐れがある」と考えた点にあると指摘した。

次に、中島飛行機は戦後の財閥解体の対象企業となるが、本論文では中島が企業集団として財閥の要件を有していたかを検討し、財閥とは位置付けられないと結論する。また、中島飛行機の企業風土として、「技術優先」、「自由な雰囲気」、「群雄割拠」とする特徴を指摘した。

続いて、貸借対照表、収益性、機体およびエンジン価格の分析を通じて、中島飛行機の経営状況が検討される。貸借対照表の分析からは、中島飛行機株式会社が1938年11月に資本金額を5千万円に増資した以降、航空機増産のための資金需要を命令融資に依存したため、急速に借金体質へと転じていったことが指摘される。これまで日本の航空機産業は、太平洋戦争期に膨大な戦時利得を取得したと考えられてきた。しかし、中島飛行機の財務分析を通じて、本論文では中島飛行機が敗戦までに新たに蓄積した純資産を1700万円と推計し、同社が決して膨大な戦時利得を獲得してはいなかった点を明らかにした。さらに生産高純利益率を計算し、戦時期に生産高が急増したにもかかわらず生産高純利益率が継続的に低下し、ついに1944年12月期では0.6%に落ち込んだ事実を明らかにする。そして、こうした利益率の低迷要因として、自己資本比率が異常に低位である一方で配当率があらかじめ決定されていた点を指摘している。同様に三菱重工業の同時期の生産高純利益率も計算し、三菱重工業の利益率は中島飛行機と異なり、平均して7～8%台を維持していた点、また三菱重工業の1944年12月期の利益率が4%を維持していた事実を明らかにしている。本論文ではこうした中島飛行機と三菱重工業との収益性の差異を製造原価の差異に求める見解が示された。すなわち、太平洋戦争期における中島飛行機機体の重量単価の平均値を三菱重工業機体のそれと比較すると1.14倍であったとされる。また、中島飛行機製エンジンの馬力単価の平均値も三菱重工業製のそれに比較して1.84倍であったことが示される。そ

して、飛行機価格はその原価を反映することから、重量単価、馬力単価を基準として見た場合、中島飛行機の製造原価は三菱重工業より高価格であり、その点も収益性の差異の要因と指摘された。

終章「中島飛行機の残したもの」では、それまでの論述を踏まえて、敗戦後に財閥指定を受けた中島飛行機株式会社の解体過程に検討が加えられるとともに、同社が戦前期日本の航空機産業においてどういう存在であったかが総括される。

戦後、GHQの財閥解体指令によって富士産業(旧中島飛行機株式会社)および三菱重工業株式会社は、共に解体、分割される。しかし両社の分割経緯を見ると、解体・分割に対する両社の対応は対照的であったとされる。持株会社整理委員会は、富士産業については経営の健全性を考慮し、少数会社への分割方針であったが、富士産業はむしろ小規模な11社への分割を選択する。他方で三菱重工業に対しては財閥支配力の低下を目的に多数会社への分割方針であったが、最終的に三菱重工業は地域分割の3社体制で結着する。この相違を、新興企業の中島飛行機では遠心力が働き、財閥の一部門であった伝統企業の三菱重工業では求心力が働いたと指摘された。中島飛行機で遠心力が働いた要因として、本論文は、日中戦争期から急膨張した中島飛行機株式会社に共有される企業文化の不在、言い換えればその時間的余裕がなかった点が指摘される。中島知久平というカリスマ経営者が公職追放となった状態で、「群雄割拠」といわれた中島飛行機には、将来の再興の意志を持ちそれを実行に移し得る経営者が存在しなかったとも指摘された。

本論文の総括として、中島飛行機株式会社が事業活動を行なった28年間は、「航空機産業の民営化を旗印に、中島知久平により創立された個人企業が、太平洋戦争期には日本第1の航空機製造会社となるまでに急膨張するが、その過程で国策会社の性格を強め、最終的には民有国営化された歴史」と述べられている。そして、中島飛行機に期待されたのは、企業としての経営効率ではなく、技術開発力と生産力であった点が強調された。また、

企業としての中島飛行機株式会社は「放漫経営」と批判されたが、同社が日本の航空機産業の発展、さらに日本の陸海軍航空戦力の増強に果たした大きな実績を本論文は高く評価している。時間の切迫した「緊急」増産が喫緊の課題であった状況下で、「準国策会社」とされた中島飛行機で、経営効率を度外視して増産対策が最優先された点は必然的であったとも評価されている。

2. 論文審査の結果の要旨

本論文の課題は、戦時期に軍用航空機製造で急成長した中島飛行機株式会社を対象として、同社の設立の経緯、陸海軍との沿革と陸海軍との関係、機体およびエンジンの開発、また製造実績や経営活動などを具体的に検討し、戦時期における日本航空機産業の実態を解明することにあった。

近年、戦時統制経済期の日本経済について、経済政策、産業発展、物資動員体制の構築と運用実態など、多様な側面から研究が進められ、同時に関係史料の復刻なども相次ぎ、その研究は急速に進展したと言って良い。しかし、そうした研究の進展にもかかわらず、当該期の最重点産業とされ、戦時産業政策の基軸に位置付けられた航空機産業に関する研究は未だに乏しい。戦闘機や爆撃機などの製造に特化した航空機産業は軍事工業として陸海軍の厳しい統制下に置かれた。さらに敗戦による戦争責任問題にも関連することから、戦後に関係史料の焼却・廃棄も大規模に行われた。これらのことを原因として、戦時期航空機産業研究には研究史料の残存状況が隘路となり、研究の進展が阻害されてきた。そうしたなかで、本論文は、USSBS(アメリカ戦略爆撃調査団)レポート、美濃部洋二文書、防衛省防衛研修所資料をはじめとして内外に残された資料を渉猟し、現時点でほぼ網羅的と言える史料調査の成果を組み合わせ、従来の戦時航空機産業史研究の水準を大きく超える成果となっている。本論文の第一の貢献は当該研究の資料水準を大きく前進させた点にある。

本論文は中島飛行機株式会社の航空機製造事業

を主たる研究対象としているが、中島飛行機に直接・間接に関連するこれまでの研究として、高橋泰隆、山崎志郎、麻島昭一、大河内曉男などの研究が存在する。また、本論文で比較研究の対象とされた三菱重工業株式会社の事業や米国の航空機産業に関しては、前田裕子、西川純子、岡崎哲二、笠井雅直などの研究が存在する。本論文では、そうした先行研究の批判的検討を踏まえて、それらの研究で解明されていない論点を中心に研究が進められている。その点で本論文はこれまでの戦時期日本航空機産業史の研究水準を大きく引き上げる研究成果となっている。この点が本論文の第二の貢献である。

また、本論文は、これまでの経済史研究では具体的に上げられることが少なかった、航空機の機体およびエンジンに関し技術的側面に大きく踏み込んで研究されている。従来の中島飛行機研究では対象とされなかった、機体およびエンジンの技術的側面や製造過程に関して、もう一方の航空機製造会社であった三菱重工業と対比して、具体的かつ計量的に検討が加えられている。これにより中島飛行機による航空機製造技術の実態や製造過程を具体的に明示することに成功している。航空工学の専門技術者としての筆者の知識と経験が十全に活かされた論文と評価できよう。この様に航空技術の知見を背景にして研究が進められた成果である点が本論文の第三の貢献と評価することができる。

このように本論文は、これまでの戦時経済研究で遅れた分野であった軍用航空機産業史研究に関して、中島飛行機株式会社を中心に比較対象としての三菱重工業の軍用航空機事業にまで踏み込んで研究を進めたもので、戦時航空機産業研究の水準を大きく向上させただけでなく、近年の戦時経済研究にも大きく貢献する研究である。本論文で見出された多数の新たな事実や研究内容の独自性、さらに戦時経済研究の進展に果たした貢献に鑑み、本論文が博士論文として十分にその水準に到達していると評価することができる。

ただし、本論文にも今後の課題とすべき点も存

在する。

第一に、本論文ではこれまで明らかにされていなかった数多くのファインディングファクトが示されている。しかし、本論文では、そうした新たに見出された事実が事実の提示に止まり、戦時期日本の航空機産業史研究、あるいは戦時経済研究にどのような意義を有するものが十分に考察され、位置付けられているとは言い難い。

第二に、本論文は渉猟した多彩な史料を利用した研究成果であるが、歴史研究における史料利用は当該史料の記述および内容に関し周到な吟味を加えた上で用いることが原則である。しかし、本論文では中島知久平の伝記や中島飛行機株式会社関係者の発言など、伝聞記述が十分な史料批判を経ずに引用・利用されている箇所が散見される。この点は経済史研究として問題点と言わざるを得ない。

こうした難点はあるが、本論文が戦時日本の航空機産業史研究に与えた貢献に比較すれば重大な瑕疵とは言えず、今後の研究のなかで改善、明示が進むものと思われる。本論文は問題意識の明確性、研究の独創性、高い実証水準、これらの点で十分に博士論文に値するものと評価できる。

3. 最終試験の結果の要旨

(1) 学位論文、およびそれに関連する科目

学位論文審査委員会は、2016年12月8日18時30分から、論文の最終面接を行うとともに、申請者に対し、提出された論文に関連する専門知識に関する試験を口頭で実施し、合わせて立教大学研究活動行動規範の遵守についても確認した。

最終試験においては、論文の内容に関して3名の審査委員から試問がなされ、申請者は本論文の研究内容を踏まえて、それらの試問に対し適切かつ明快に回答した。この点から申請者が本論文の内容全般に対し十全な知見を有することを確認できた。

これらの結果から、本論文が博士論文としての

水準に十分に到達していると審査委員 3 名全員が認め、最終試験の結果を合格と判定した。

(2) 外国語

立教大学学位規則第 9 条の適用により免除。

4. 学位授与の可否（意見）

佐藤達男氏に博士（経済学・立教大学）の学位を授与することを可とする。